

Die Bomber-Eskorte bei Luftangriffen

Autor(en): **Horber, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **10 (1944)**

Heft 11

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363063>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die operative Verwendung der Flab hat im Verlaufe dieses Krieges eine deutlich sichtbare Wandlung erfahren. Anfänglich bestand noch die Vorstellung, es sei möglich, durch Sperrzonen das Eindringen feindlicher Flieger in zu schützenden Gebiet zu verhindern. Die Leistungsfähigkeit der modernen Flugzeuge, welche in grosser Höhe, bei Nacht und schlechter Witterung operieren können, hat diese Möglichkeit ausgeschaltet.

Um den für einen Luftraum notwendigen Flab-Schutz zu ermitteln, kann man nicht einfach von der Zahl der zu schützenden Quadratkilometer ausgehen. Jedes Land besitzt sein eigenes Mass an Empfindlichkeit gegen Luftangriffe, das durch seine geographische Lage und die der Gegner, durch Bevölkerungsdichte, Zahl und Lage der wichtigsten Städte und Dörfer, und vor allem durch die Art und Verteilung der Rohstoffquellen und lebenswichtigen Industrien bestimmt wird.

Für unser Land ist es ausserordentlich wichtig, dass die Armee im Falle einer feindlichen Bedrohung rechtzeitig mobilisieren und aufmarschieren kann. Dies setzt voraus, dass die Mobilisationszentren und Aufmarschwege nicht durch die feindliche Luftwaffe zum voraus vernichtet

werden können. Wenn ihr dies gelänge, würden dadurch unsere Kampfbedingungen sehr erschwert. Wenn hingegen eine starke Flabartillerie in Verbindung mit einer starken Luftwaffe dafür sorgen kann, dass diese Angriffe hinreichend abgeschwächt werden und dadurch der Armee den Bezug ihrer Abwehrstellungen zu ermöglichen helfen, so haben die Flab und die Luftwaffe bereits entscheidende Bedeutung erlangt. Es ist heute vollständig undenkbar, Truppenverschiebungen sowohl bei Tag als auch bei Nacht durchzuführen, ohne die Flab dabei zu beanspruchen. Eine Kampfpartei ohne diese Abwehrmittel wäre den feindlichen Luftangriffen wehrlos preisgegeben.

Die der Flab im Rahmen des Neutralitätsschutzes zufallende Aufgabe ist insofern von den normalen Flabaufgaben verschieden, als nicht in erster Linie auf die eigenen zu schützenden Räume Rücksicht genommen werden muss, sondern dass man die abkürzenden Flugwege der verschiedenen kriegführenden Parteien, welche durch unser Land führen können, genau zu studieren hat. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, scheint diese oder jene im Terrain sichtbare Flabstellung leichter verständlich.

Die Bomber-Eskorte bei Luftangriffen Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Der geschlossene Verbandflug mit Begleitschutz durch Langstrecken-Jagdflugzeuge zählt heute bei der alliierten, insbesondere bei der am Tage operierenden amerikanischen Bomber-Luftwaffe, zu den neueren taktischen Grundsätzen der offensiven Luftkriegsführung.

Diesem Begleitschutz fällt die nicht leichte Aufgabe zu, die eigenen Bomberstaffeln gegen die Angriffe feindlicher Jäger weitgehendst zu schützen, damit die Angreifer ihre offensiven Aufgaben möglichst programmässig durchführen können.

In der Regel ist die Zahl der die Bomberstaffeln begleitenden Jagdflugzeuge weitaus höher als diejenige der Bomber selbst.

Anfänglich zeigten sich allerdings hinsichtlich des Einsatzes einer solchen Jagd-Eskorte beträchtliche Schwierigkeiten, da einerseits die Reichweite der Bombenflugzeuge eine sehr grosse, andererseits diejenige der einmotorigen Jagdflugzeuge eine überaus geringe war.

Ein ausreichender Begleitschutz durch die üblichen Standard-Typen von Jagdflugzeugen konnte demgemäss nicht in Frage kommen, weil eben ihr Aktionsradius (Reichweite) ein allzu beschränkter war.

Ein eklatanter Beweis hiefür bildete der seinerzeit durch die amerikanische Bomberluftwaffe auf das deutsche Kugellager-Zentrum Schweinfurt

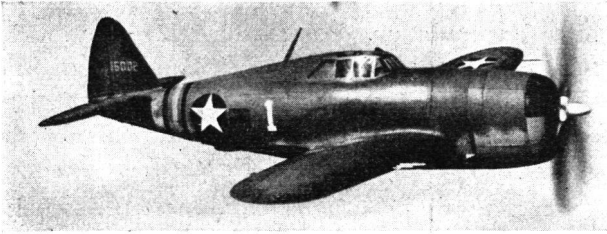
durchgeführte Tages-Grossangriff, bei dem die «Fliegenden Festungen» von einer grossen Eskorte Republic - «Thunderbolt» - Jäger begleitet wurden, die jedoch über der Gegend des Ruhrgebietes wieder zur Umkehr und zum Rückflug zu ihrer Ausgangsbasis nach England sich gezwungen sahen, da ihr Betriebsstoff für das weitere Geleit der Bomberstaffeln nicht ausreichte.

Die USA-Bomber entbehrten von jenem Augenblicke an jeglichen Jagdschutzes und waren fortwährend den Angriffen der deutschen Jäger ausgeliefert, die mit neuen Waffen — Raketen-geschützen und schwereren Bordkanonen — den Amerikanern schwerste Verluste beibrachten.

Aus dieser Niederlage hat die USA-Luftwaffe die Lehre gezogen, dass auf die Dauer solch grosse Verluste nicht tragbar seien und folgedessen der Begleitschutz weitgehendst ausgebaut und auf breiter Basis aufgezogen werden müsse.

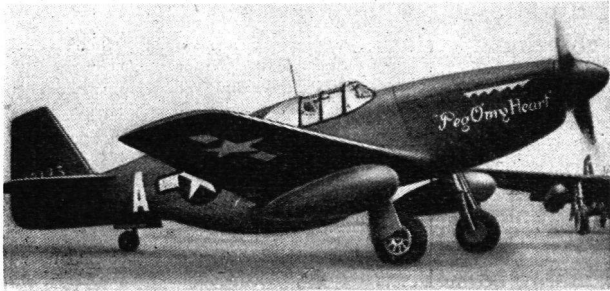
Man gelangte zur Ueberzeugung, dass als Begleitjäger vor allem solche Flugzeugtypen einzusetzen seien, deren Aktionsradius es gestattet, die Bomber von der Ausgangsbasis zum anbefohlenen Feindziel und wieder zurück zur Ausgangsbasis zu eskortieren.

In Ermangelung einer genügenden Anzahl sogenannter Langstrecken-Jagdflugzeuge mit ausreichendem Aktionsradius, sah man sich auf alliierter Seite gezwungen, vorläufig eine sogenannte Uebergangslösung herbeizuführen.



Republic-Thunderbolt-Begleitjäger.

Die Thunderbolts entwickeln eine Maximalgeschwindigkeit von 650 km/h.



Mustang-Langstreckenjäger, gekennzeichnet durch die beiden unter den Flügeln angebrachten, abwerfbaren Zusatzbrennstofftanks für Bomberbegleitschutz über grosse Anflugstrecken.

Die Lösung dieses nicht gerade einfachen Problems fand sich darin, dass man hierfür geeignete Typen von einmotorigen Jagdflugzeugen, — insbesondere die Thunderbolts und die Mustangs — mit sog. Zusatztanks ausrüstete.

Diese Begleitjagdverbände wurden anfänglich in mindestens vier Ablösungen eingesetzt. Die *erste* Ablösung des Begleitschutzes übernahm die Eskorte während des Ueberfluges über die westeuropäische Küste; die *zweite* Ablösung während des *Anfluges* auf das befohlene Angriffsziel, die *dritte* Ablösung während der *Bomben-Angriffsoperationen* selbst und die *vierte* Ablösung schliesslich anlässlich des *Rückfluges* der Angriffsbomberstaffeln zu ihrer Ausgangsbasis.

Die Taktik eines solchen abwechselnden Begleitschutzes bedingte eine weitverzweigte Organisation und ein zeitlich genauestens übereinstimmendes engstes Zusammenspiel zwischen Langstrecken - Jägern und Fernkampf - Bombern, wovon sich der Laie kaum ein Bild machen kann. Auf diese Weise war das einst so schwierige Problem eines *sicheren* Begleitschutzes durch *einmotorige*, über geringere Reichweiten verfügende Jagdeinsitzer - Typen einigermaßen befriedigend gelöst worden. Der Umstand, dass das einmotorige Jagdflugzeug den Bombern gegenüber weitaus schneller ist; andererseits die Bomber trotz Zusatztanks der Jäger doch noch grössere Reichweite besitzen, und überdies der sich *mehrmals* ablösende Jagdschutz eine äusserst komplizierte Taktik darstellte, — liessen einen sichern Begleitschutz durch einmotorige Jäger gewissermassen

als fragwürdig erscheinen. Folgedessen sei festgestellt, dass solche, mit abwerfbaren Zusatztanks versehene einmotorige Langstrecken - Jagdtypen den angreifenden Bombern *keinen unfehlbaren Schutz* zu bieten vermögen.

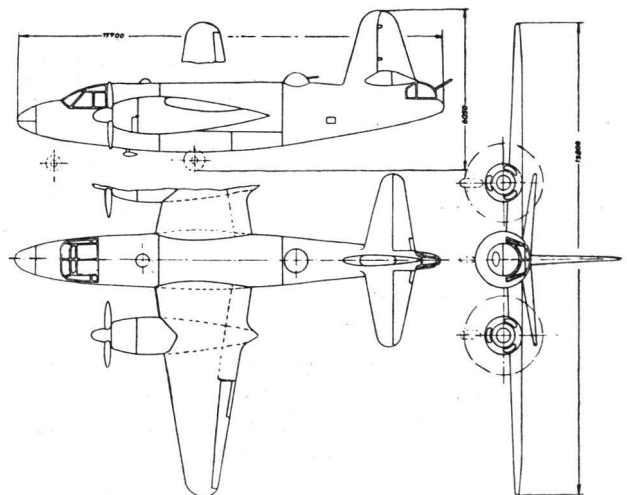
Trotzdem dieser Begleitschutz ziemlich gut eingespielt war, so waren die Schwierigkeiten für eine erfolversprechende Zusammenarbeit zwischen den einerseits verhältnismässig langsam fliegenden Bomberformationen und den andererseits schnellfliegenden Jägern nicht zu übersehen, denn auch der Nachteil, der in den Geschwindigkeits-Differenzen zwischen Eskorte-Langstreckenjäger und Bombenflugzeug deutlich in Erscheinung trat, erschwerte das *taktische* Zusammenspiel nicht unerheblich.

Aus dieser Erkenntnis herausbringen heute die Alliierten neben den erwähnten einmotorigen Typen «Thunderbolt» und «Mustang» sogenannte Fernkampffjäger, d. h. zweimotorige Langstrecken-Jagd- und Zerstörerflugzeuge mit grossem Aktionsbereich, hoher Geschwindigkeit und ausserordentlicher Feuerkraft zum Einsatz.

In diesem Zusammenhang ist von zwei amerikanischen Langstrecken - Begleitjägern viel berichtet worden. Dabei handelt es sich um die überaus schnellen Martin-*Marauders* (siehe Zeichnung) und Lockheed-*Lightning* (siehe Photos Lockheed im Fluge und Lockheed am Start mit ausgefahrenem, einziehbarem Bug-Fahrwerk).

Diese beiden amerikanischen Flugzeuge sind von Grund auf als sogenannte Fernjäger, bzw. Langstrecken-Zerstörer konstruiert worden.

Die beiden Flugzeug-Typen sind in der Lage, die Bomber von der Ausgangsbasis zum anbefoh-

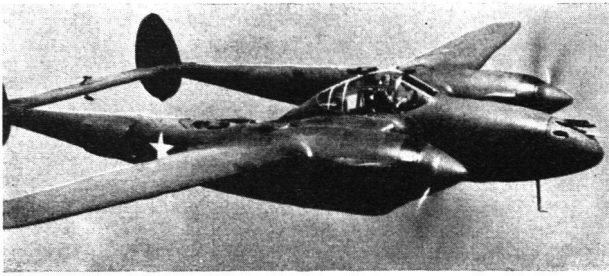


Übersichtszeichnung:

U. S. A.-Fernkampfflugzeug Martin-«Marauder».

Diese Flugzeugtype besitzt zwei Motoren Pratt & Whitney Double Wasp R-2800, 18 Zyl., von je 1850 PS mit Vierblatt-Curtiss-Verstellpropeller.

Spannweite des Flugzeuges 19,8 m
Länge des Flugzeuges 17,7 m
Höhe des Flugzeuges 6,05 m



Lockheed-Lightning-Langstreckenjäger und Zerstörer im Fluge.

lenen Feindziel und wieder zurück zum Ausgangsflughafen zu begleiten, ohne dabei Gefahr zu laufen, dass ihnen der Treibstoff zur Neige gehen würde.

Besonders die *Lockheed-Lightning* gilt heute als überaus schnelle und gefürchtete Eskorte-Flugwaffe von ausserordentlicher Feuerkraft und Wendigkeit. Das USA-Langstrecken-Kampfflugzeug *Martin-«Marauder»* ist als sogenannter Schulterdecker konstruiert. Seine zwei Motoren Pratt & Whitney entwickeln zusammen 3700 PS. und sind nicht wie üblich, in der Flügelmitte montiert, sondern nach unten gerückt, so dass die Oberseite der Motoren mit der Oberseite der Flügel abschneidet (siehe Zeichnung Seiten- und Vorderansicht). Der *Marauder* fällt auf durch seine vor die Flügelvorderkante vorgebaute lange Rumpfnase. Infolge dieses langen Rumpfvorbaues besitzt das Flugzeug ein Dreipunkt-Bug-Fahrwerk. Der Rumpfvorderteil — die Rumpfnase — weist halbkugelige Plexiglasverkleidung auf. Im Heckschützenstand ist ebenfalls eine gebogene Plexiglasverkleidung angebracht. Zudem befindet sich vor dem Seitenleitwerk ein nach allen Seiten drehbarer Geschützturm.

Die eminenten Vorteile dieser zweimotorigen Langstrecken-Kampfflugzeuge gegenüber den mit Abwurf-Zusatztanks ausgerüsteten einmotorigen Jagdmaschinen wie *Thunderbolt* und *Mustang* sind einleuchtend. Durch einen jeden solcher Zusatztanks, die ausserhalb, meist unter den Tragflächen montiert sind, verringert sich die Fluggeschwindigkeit der erwähnten einmotorigen Jäger derart, dass diese den über ihrem eigenen Raum operierenden Abwehrjägern gegenüber unterlegen sind. Ueberdies sind die unter dem Rumpf bzw. in Rumpfnähe unter den Tragflächen angeordneten abwerfbaren Zusatztanks gegen Beschuss weniger geschützt und dabei explosions- und brandgefährlich. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass sich der Pilot des einmotorigen Begleitjägers in Augenblicken der Gefahr, des Tanks durch dessen Abwurf entledigen kann. Er riskiert jedoch bei

dieser Manipulation, dass er seine Maschine nicht mehr zur Ausgangsbasis zurückfliegen kann und auf Feind- oder günstigstenfalls auf neutralem Gebiet notlanden muss, wobei seine Aufgabe als Bomberbegleitschutz illusorisch wird.

Der neutrale Beobachter der jüngsten Geschehnisse des Luftkrieges kann heute jedoch die Feststellung machen, dass mit dem Einsatz geeigneter Typen an Langstrecken-Begleitflugzeugen, wie diese in den Baumustern *Lightning* und *Marauder* zu finden sind, die anfänglich der alliierten Luftwaffe durch die deutschen Jagdflieger beigebrachten Verluste weitgehendst *herabgemindert* worden sind.

Andererseits fällt heute der deutschen Jagdfliegerei die schwierige Aufgabe zu, nicht nur gegen die angreifenden Bomberstaffeln vorzugehen, sondern auch noch die Eskorte gut bewaffneter und schneller Fernjagdverbände zum Kampfe zu stellen.



Der Lockheed-Lightning P-38 (mit Dreirad-Fahrwerk, d. h. mit einziehbarem Bugrad) erregte schon bei seinem erstmaligen Erscheinen auf den Kriegsschauplätzen wegen seiner neuen konstruktiven Grundsätze und durch seine aufsehenerregenden Flugleistungen berechnete Bewunderung militäraviatischer Fachkreise. Beim Entwurf dieses Flugzeuges waren ähnliche taktische Gesichtspunkte ausschlaggebend wie bei der Konstruktion des berühmten deutschen Messerschmitt-Jägers und -Zerstörers Me 110, nämlich grösstmögliche Feuerkraft nach vorn, bei ebenfalls hervorragender Wendigkeit und Schnelligkeit. Hinsichtlich seiner Bewaffnung scheinen verschiedene Kombinationen verwendet zu werden. Wie der Leser aus dem Bilde ersieht, sind in der Rumpfspitze fünf starre Bordwaffen eingebaut (die fünfte, steuerbordseitig angeordnete Waffe ist im Bilde verdeckt). Die mittlere Waffe ist eine Schnellfeuerkanone mit einem Kaliber von 37 mm. Die zwei darüber angeordneten Bordwaffen sowie die zwei seitlich montierten sind 12,7-mm-kalibrige Maschinengewehre. Im Heck (Hinterteil) des bootförmigen, mittleren Rumpfkörpers ist eine Schnellfeuerkanone oder ein bewegliches Maschinengewehr eingebaut, die der Abwehr von Angriffen von der Seite oder von hinten dienen.